



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2002-09-03

Banverket, Östra banregionen  
att: Kicki Sandström, projektledare  
Box 1070  
172 22 Sundbyberg

### **Synpunkter inför förstudie kring kapacitetsförstärkningar på Nynäsbanan**

Förbättringar av den aktuella järnvägssträckan är mycket angelägna och bör ges högsta prioritet i den nya nationella banhållningsplanen. Det är angeläget att arbetet samordnas med planerna på ombyggnad av väg 73 Älgviken-Fors. Syftet bör vara att, utifrån riksdagens transportpolitiska mål, fördela och utforma de samlade satsningarna på vägen och järnvägen på ett sådant sätt att en ökning av trafikvolymerna på vägen motverkas till förmån för en ökad järnvägstrafik.

I syfte att utforma en optimal satsning bör därför Banverket och Vägverket, tillsammans med länsstyrelsen, undersöka möjligheterna att föra samman resurser från länsplan och nationell banhållningsplan (eventuellt även nationell väghållningsplan) för de bägge projekten till en gemensam pott.

Satsningar på vägsidan bör därvid, enligt vår uppfattning, främst syfta till att så snabbt och effektivt som möjligt minska risken för allvarliga trafikolyckor. Den mest prioriterade insatsen i det korta perspektivet är att utöka hastighetsövervakningen så att snitthastigheten på vägen pressas ned, i varje fall en bit under den aktuella skyltade, högsta tillåtna hastigheten. Med en sådan satsning skulle antalet olyckor sannolikt kunna minskas med mer än 50 procent. Antalet dödade och allvarligt skadade kan väntas minska betydligt mera. En säkerhetsatsning kräver medverkan av polismyndigheten, varför diskussioner med polisen omedelbart bör inledas.

Satsningarna på järnvägen bör främst syfta till att på kort och lång sikt betydligt öka järnvägens andel av transportarbetet. I samband med att länsstyrelsen 2001-11-22 fattade beslut enligt miljöbalken att den planerade ombyggnaden av väg 73 kan antas få betydande miljöpåverkan, begärde man att Vägverket skulle analysera hur behovet av satsningar på vägen kunde påverkas av förbättringar på järnvägen. I den kompletterande vägutredning Vägverket remitterade under våren 2002 finns tyvärr endast antydningar till en sådan analys. Vi anser att det är naturligt att detta arbete fullföljs och att det sker samordnat med den utredning kring järnvägen som Banverket nu initierat. Känslighetsanalyser bör genomföras så att man kan bedöma hur t ex ordningsföljden av olika åtgärder på väg- resp järnvägssidan påverkar möjligheterna att nå de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen.

Utredningsarbetet beträffande vägen har avancerat betydligt längre än för järnvägen. Det finns mot denna bakgrund stor risk att insatserna – av endast detta skäl! – ges en felaktig tyngdpunkt med alltför stora investeringar i vägen samtidigt som satsningarna på järnvägssidan blir otillräckliga och kommer alltför sent.

Vid prioriteringen av investeringsåtgärder på järnvägen bör, enligt föreningens uppfattning, synpunkterna från Storstockholms Lokaltrafik vägas särskilt tungt. På kort sikt förefaller insatser för att möjliggöra trafik med längre pendeltåg, dvs med minst 8 vagnar, var mest angeläget. Förlängning



## Naturskyddsföreningen i Stockholms län

av samtliga perronger längs sträckan så att de kan hantera längre tåg bör därför sannolikt tidsmässigt prioriteras. Banverket och SL bör även överväga möjligheten att via investeringar i ny spårmateriel snabbt öka kapacitet och attraktivitet hos pendeltågstrafiken.

Beträffande spårinvesteringar bör utgångspunkten för förstudien vara att hela sträckan Västerhaninge-Nynäshamn så snart som möjligt blir tvåspårig även om utbyggnaden måste ske etappvis. Med två spår längs hela sträckan skapas de bästa förutsättningarna för att utveckla en attraktiv, snabb och bekväm kollektivtrafik som kan ge bra service samtidigt som vägtrafikens tillväxt motverkas. Med två spår längs hela sträckan kan banan lättare göras attraktiv för godstransporter bl a genom att konflikter om spårutrymmen undviks. En överföring av godstransporter till järnväg är viktig för att uppnå de transportpolitiska målen.

Magnus Nilsson  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För kännedom:

Vägverket, region Stockholm  
Storstockholms lokaltrafik AB  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Nynäshamns kommun  
Haninge kommun